

Škoda Favorit (1989) v motorsportu: Všechno jinak a přece stejně

- › Po čtvrtstoletí vozů s koncepcí “vše vzadu” byl nový model Favorit z roku 1987 revoluční novinkou
- › Škoda Favorit byla od počátků úspěšným soutěžním vozem, který pravidelně vítězil v objemové kategorii do 1300 cm³ a nezřídka se prosazoval i v celkovém pořadí soutěží Mistrovství světa
- › Absolutním vrcholem soutěžní kariéry vozu Škoda Favorit bylo vítězství v tzv. Formuli 2, tedy kategorii vozů s pohonem jedné nápravy o objemu motoru do dvou litrů v roce 1994
- › K mezinárodním úspěchům postačoval osvědčený osmiventilový čtyřválec o objemu 1299 cm³ s rozvodem OHV, který dosahoval výkonu 105 koní a točivého momentu 117 Nm

Mladá Boleslav, 14. května 2026 – Dlouhá éra škodovek s motorem vzadu a pohonem zadních kol definitivně skončila. V sezóně 1988 se tovární jezdci z Mladé Boleslavi naposledy svezli s legendárními stotřícítkami a takřka ze dne na den začali trénovat s novými soutěžními vozy Škoda Favorit s pohonem předních kol.

Zatímco se po tratích domácích soutěží ještě proháněl klasický speciál Škoda 130 LR, došlo v září 1987 na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně k přelomové události. Za obrovského zájmu veřejnosti tam zažil svoji světovou premiéru zcela nový moderní automobil Škoda Favorit. Od základů nově vyvinutý moderní hatchback s motorem vpředu a pohonem předních kol měl dobré předpoklady uspět i na náročných západoevropských trzích. Okamžitě se také začalo s vývojem soutěžní verze, jejíž úspěchy by novinku propagovaly po celém světě.

O její vývoj se velkou měrou zasloužil tovární jezdec Vladimír Berger, který tehdy ještě oficiálně nehomologovaný model Škoda Favorit “učil jezdit” coby předjezdec na vybraných soutěžích domácího šampionátu v roce 1988. Favorit byl nakonec homologován 1. ledna 1989 pod číslem A-5373 a krátce poté úspěšně debutoval v tradiční Rallye Valašská zima s posádkami Křeček – Motl, Sibera – Gross a Berger – Petera. Prvním zahraničním startem byla pro Favorit finská Hanki Rally, kde Kalevi Aho zvítězil ve své třídě. Prakticky od prvního nasazení vyhrával vůz třídu i na těžkých soutěžích mistrovství světa, jakými jsou Rallye Monte Carlo, RAC Rallye, finská Rallye 1000 jezer nebo Acropolis rallye. Za zmínku stojí především šňůra vítězství posádky Sibera – Gross na Rallye Monte Carlo mezi lety 1991 až 1994.

Od roku 1993 došlo ke změně pravidel, když byl vypsán Světový pohár pro vozy s atmosférickým motorem o maximálním objemu dva litry a pohonem jedné nápravy, tzv. Formule 2. V první sezóně skončil tovární tým Škoda Motorsport druhý, ovšem v následujícím

roce spolehlivé a hbité vozy Škoda Favorit často vítězily a týmu se podařilo vybojovat titul mistrů světa ve třídě Formule 2 před zástupem renomovaných konkurentů.

Soutěžní Škoda Favorit skupiny A na první pohled sice připomínala sériový model, ve skutečnosti ale šlo o ryzí sportovní speciál. Karoserie byla vyrobena ze slabšího plechu a její tuhost zvyšoval certifikovaný bezpečnostní rám. Oproti sériovému provedení se na střeše objevila mechanicky ovládaná klapka pro přívod čerstvého vzduchu do interiéru. Překvapivé je, že zasklení a polstrování dveří pocházelo z produkčního vozu, z interiéru ale zmizelo nadbytečné čalounění a pochopitelně i zadní sedáky, což v kombinaci s dalšími úpravami stačilo na snížení pohotovostní hmotnosti až na 750 kilogramů.

Beze změn byla palubní deska, to ale neplatí pro palubní přístroje a přepínače. Ty byly navíc přemístěny tak, aby byly v případě potřeby dosažitelné i pro spolujezdce. K zadním kolům byl brzdny tlak veden přes rozdělovač účinku brzd, který umožňoval přizpůsobit seřízení podle aktuálních podmínek na trati. Pro lepší ovládání vozu byl zamontován sportovní volant, který většinou šel z vozu do dalšího vozu spolu s továrním jezdce.

Motor měl rozvod OHV, přičemž zdvihový objem byl oproti sériovému agregátu zvětšený z původních 1289,4 na 1299,6 cm³. Nové byly ojnice, vačky a další součásti. Zpočátku agregát produkoval výkon 76 kW při 6500 otáčkách za minutu, s dvojitým karburátorem Pierburg se později výkon vyšplhal až na 88 kW při 7000 otáčkách. Také převodovka byla zpočátku pětistupňová a později ji nahradila šestistupňová skříň s přímými zuby. Maximální rychlost se v závislosti na zpřevodování pohybovala v rozmezí od 150 do 210 km/h.

Tovární zbarvení původně kombinovalo bílou karoserii s červenými a modrými pruhy, později šlo o šachovnici ve stejných barvách, v roce 1993 šachovnici vystřídalo vítězné zelené V s červeným proužkem, které je dodnes symbolem vozů RS.

Závodně upravená Škoda Favorit 136 L/A se v nemalé míře uplatnila také na okruzích a v závodech do vrchu. Nejzajímavější kreací byl Favorit 136 L/H, který vznikl v roce 1989 pro vytrvalostní závody na okruzích. Používal prototypový řadový čtyřválec OHV o zvětšeném objemu na 1471 cm³ a řadou úprav na podvozku a karoserii. Takto upravená Škoda Favorit startovala mj. v závodě 24h Nürburgring, kde s ní posádka Kvaizar-Samohýl-Obermann vyhrála svoji třídu. Od sezóny 1992 byl do vytrvalostních závodů nasazován nový vůz s motorem 790.16 OHC s objemem zvětšeným na hodnotu 1596 cm³. Vůz měl dva dvojitě karburátory Weber, výkon 123 kW (167 koní) při 6 500 min⁻¹ a točivý moment 176 Nm při 5 500 min⁻¹. Vůz dosahoval maximální rychlosti 240 km/h a zrychlení na stovku za 6 s. Později dostal motor vstříkovaní paliva a výkon byl zvýšen na 129 kW (175 koní).

Soutěžní vůz Škoda Favorit nahradila v roce 1995 modernější Škoda Felicia, Favorit se ale coby velice schopné, a přitom cenově dostupné sportovní náčiní objevoval ve startovních listinách rozličných podniků ještě dlouhá léta.

Kontakt

Jan Hrbek

Komunikace Motorsportu

T +420 730 867 534

jan.hrbek@skoda-auto.cz

<https://skoda-motorsport.com>

Škoda Motorsport:



Facebook



YouTube



X

Fotografie k tématu



Škoda Favorit 136 L/A

Soutěžní vůz Škoda Favorit

136 L/A poháněl motor o objemu

1 299 cm³ s rozvodem OHV uložený

vpředu napříč, který dosahoval výkonu

105 koní a točivého momentu 117 Nm.

Maximální rychlost činila 170 km/h.

Zdroj: Škoda Auto



Škoda Favorit 136 L/A

S vozem Škoda Favorit 136 L posádka

Pavel Sibera/Petr Gross zvítězila ve své

třídě mezi roky 1991 a 1994 čtyřikrát

v řadě za sebou.

Zdroj: Škoda Auto



Škoda Favorit 136 L/A

Tovární zbarvení původně kombinovalo bílou karoserii s červenými a modrými pruhy, později šlo o šachovnici ve stejných barvách, v roce 1993 šachovnici vystřídalo vítězné zelené V s červeným proužkem, které je dodnes symbolem vozů RS.

Zdroj: Škoda Auto



Škoda Favorit 136 L/A

Soutěžní vůz Škoda Favorit

136 L/A poháněl motor o objemu 1 299 cm³ s rozvodem OHV, uložený vpředu napříč, který dosahoval výkonu 105 koní a točivého momentu 117 Nm. Maximální rychlost činila 170 km/h.

Zdroj: Škoda Auto

Škoda Motorsport:

- > Škoda slaví 125 let v motoristickém sportu, a to jak v rally, tak na okruzích.
- > Mezi největší úspěchy patří vítězství v Mistrovství Evropy cestovních vozů (ETCC) v roce 1981 s vozem Škoda 130 RS.
- > Od roku 2009 vybojovala pro českou automobilku mnoho úspěchů na tratích světových rally Škoda Fabia.
- > Do roku 2014 si Škoda Fabia S2000 (atmosférický motor 2,0 litru, pohon všech kol) zajistila v rally 50 mezinárodních a národních titulů. Škoda Fabia S2000 také pomohla třikrát zvítězit ve FIA Mistrovství Evropy v rally (ERC) a v Intercontinental Rally Challenge (IRC).
- > V roce 2015 na scénu vstoupila Škoda Fabia R5 (motor 1,6 l turbo, pohon všech kol). Později se přejmenovala na Škoda Fabia Rally2 a po ní následovala dále zdokonalená Škoda Fabia Rally2 evo; tyto vozy do konce roku 2022 získaly v 68 zemích téměř 2000 vítězství.
- > Během tohoto období vybojovali tituly v kategorii WRC2/WRC2 Pro FIA Mistrovství světa tovární jezdcí Škoda Motorsport Jan Kopecký (CZ), Esapekka Lappi (FIN), Pontus Tidemand (S) a Kalle Rovanperä (FIN). Škoda Motorsport také v letech 2015 až 2019 získala pětkrát za sebou titul v kategorii WRC2/WRC2 Pro určený pro výrobce.
- > Od počátku sezóny 2020 změnila Škoda Motorsport strategii a začala s podporou privátních týmů. Úspěšný příběh pokračoval: Andreas Mikkelsen (N) a Emil Lindholm (FIN) se s vozem Škoda Fabia Rally2 evo týmu Toksport WRT v letech 2021 a 2022 stali mistry světa v kategorii WRC2. Tým Toksport WRT získal za podpory Škoda Motorsport v letech 2020 až 2023 čtyřikrát za sebou v kategorii WRC2 také týmový titul. V roce 2025 získal tým Toksport WRT další týmový titul v kategorii WRC2 a posádka Nikolaj Grjazin/Konstantin Aleksandrov z týmu Toksport WRT se stala šampiony v kategorii WRC2 Challenger.
- > Zákaznické týmy Škoda Motorsport získaly tituly rovněž ve FIA Mistrovství světa v rally (WRC), FIA Mistrovství Evropy v rally (ERC), FIA Mistrovství Afriky v rally (ARC), FIA Mistrovství Severní a Střední Ameriky v rally (NACAM), FIA Mistrovství Jižní Ameriky v rally (CODASUR) a FIA Mistrovství Asie a Tichomoří v rally (APRC).

Škoda Auto

- > se v novém desetiletí úspěšně řídí strategií „Next Level Škoda Strategy“;
- > usiluje o to, aby se do konce dekády zařadila mezi tři nejprodávanější značky v Evropě tím, že zákazníkům nabízí to nejlepší z obou světů prostřednictvím řady atraktivních modelů s plně elektrickými, hybridními a spalovacími pohonnými jednotkami;
- > efektivně využívá potenciál na důležitých růstových trzích, jako je Indie, Vietnam a region ASEAN;
- > v současnosti nabízí zákazníkům 12 modelových řad osobních automobilů: Fabia, Scala, Octavia, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Elroq, Enyaq, Slavia, Kylaq a Kushaq;
- > v roce 2025 dodala zákazníkům celosvětově více než 1 040 000 vozů;
- > je více než 30 let součástí koncernu Volkswagen, jednoho z globálně nejúspěšnějších automobilových výrobců;
- > je součástí Brand Group CORE, organizační fúze objemových značek koncernu Volkswagen, jejímž cílem je dosažení společného růstu a významné zvýšení celkové efektivity všech pěti objemových značek;
- > samostatně vyvíjí a vyrábí komponenty jako bateriové systémy pro platformu MEB, motory a převodovky pro další značky koncernu Volkswagen;
- > provozuje tři výrobní závody v České republice; má výrobní kapacity na Slovensku, v Kazachstánu a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také ve Vietnamu a na Ukrajině ve spolupráci s lokálním partnerem;
- > zaměstnává celosvětově přibližně 40 000 pracovníků a je aktivní na téměř 100 trzích.